Nr 19. Kraków, dnia 15 sierpnia 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALCYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi.
Kraków, ulica Szpitalna L. 3, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 2 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L 1

Konto czekowe 81.089. Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

Lokal organizacyi krajowej jakoteż redakcya i administracya Nowego Kolejarza przeniesione zostały z dniem 1 lipca b. r. na ulicę Szpitalną l. 3, II. piętro.

O czem zawiadamia się odbiorców naszego pisma i wszystkich członków organizacyi.

Prasa codzienna o położeniu kolejarzy.

Pod napisem *Die Lage der Eisenbahnbeamtenschaft* zamieściła wiedeńska *Die Zeit* z dnia 1 sierpnia br. artykuł o położeniu funkcyonaryuszów kolejowych W ogólnikowym tym artykule znachodzimy rzeczy, o których bez porównania lepiej, obszerniej i bez znużenia pisze się, powtarza i przypomina w *Nowym Kolejarzu*.

Doznaliśmy więc dziwnego uczucia, gdy z wielu stron poczęto zwracać naszą uwagę na ów artykul *Zeitu* nie zły zresztą dla codziennych jego czytelników z po za sfer kolejowych, lecz za zbyt ogólnikowy i nie zawierający nic nowego coby miało pretensyę do zwracania na siebie szczególnej uwagi kolejarsiwa. Ponieważ jednak prasa codzienna sprawami naszego zawodu bardzo mało się zajmuje, z tego więc względu artykuł *Zeitu* jako do rzadkości należący, reprodukujemy w naszem piśmie, przyczem każdy przekona się że poruszane tamże sprawy nie są czems nowem i nieznanem w naszem piśmie.

Otóż *Die Zeit* pisze:

»Znowu sposobi się wielka akcya, której widownią w pierwszej linii mają być prywatne koleje, a najznamienniejszym rysem tego ruchu jest s o l i d a r n o ś ć w s z y s t k i c h o r g a n ó w k o l e j n i c t w a t. j. urzędników, podurzędników, służby, funkcyonaryuszów pomocniczych i robotników dziennie płatnych. »Koalicya«, jak owo zjednoczenie personalu dla osiągnięcia ekonomicznych warunków bytu i ustępstw socyalno-reformatorskich, nazywanem bywa, jest w pierwszej linii odpowiedzią na zachowanie się zarządów prywatnych kolei żelaznych, których wstecznictwo w kierunku socyalno-politycznym poczyna przybierać ze względu na personal charakter przygniatającego ucisku.

Aczkolwiek zarząd kolei państwowych nie może jeszcze poszczycić się idealnemi ulepszeniami co do plac i stosunków prawnych personalu, to trzeba jednak przyznać, że w ostatnich czasach poczyniono zarządzenia, przyczyniające się do zwiększenia zaufania i jakiego takiego zadowolenia,

Przez podwyższenie urzędnikom początkowej płacy do wysokości 1600 koron, przez przyznanie aspirantom dodatku uniformowego, przez otwarcie awansu do VII-ej rangi, przez 40% dodatek emerytalny od wiedeńskiego kwaterowego, przez regulacyę kwaterowego i w końcu przez utworzenie komisyj personalnych poczyniono urzędnikom ustępstwa, które wprawdzie nie cieszą się ogólnem uznaniem i zadowoleniem, ale przecież są one pierwszym krokiem na polu socyalno-politycznem, nie stawiającym się na pierwotnem, ulubionem, odmownem stanowisku, tenorem swoim wskazującem zawsze na brak kredytów.

Dla podurzędników i sług stworzono możność zdobycia znośniejszej egzystencyi przez automatykę awansową. Robotnikom dziennym zregulowano zarobki (ale nie w Galicyi przyp. red.)

Żądania urzędników kolei państwowych mimo to nie są jeszcze w zupełności zaspokojone. Program ich dążeń zawiera bowiem następujące jeszcze postulaty:

Zrównanie poborów urzędników kolei państwowych z poborami urzędników państwowych.

Zaprowadzenie awansu automatycznego aż do VII-ej rangi włącznie, z równoczesnem skróceniem dotychczasowych terminów czekania na awans albo posunięcie w placy.

Zrównanie szematu plac V i VI-ej klasy urzędników kolei państwowych, z nowemi postanowieniami w tym względzie dla urzędników państwowych VII i VI-ej rangi w końcu znaczniejsze powiększenie systemizowanych posad w VI-tej i V-tej randze.

Wprowadzenie w życie mieszkań służbowych i urzędowych według systemu dla urzędników państwowych.

Zniżenie wkładek do funduszu pensyjnego przez czas potrącania taks służbowych.

Zrównanie pensyi wdowich z pensyami wdów po urzędnikach państwowych,

Szczególnie żąda się, aby zaniechano dotychczasowego niesprawiedliwego oszacowywania mieszkań w naturze, a co do regulacyi kwaterowego, to obowiązywać mają postanowienia odnoszące się do urzędników państwowych.

Bardzo złe są stosunki przy kolejach prywatnych, których zarządy ze względu na niepewność upaństwowienia, zaniedbują zupełnie kwestye personalne nie myśląc o automatycznem ulepszeniu, tak że personal dopatrujący się lepszych stosunków w kolejnictwie państwowem, dążąc bodaj do naśladownictwa tychże, bywa popychanym w sytuacyę, która tylko da się wytłómaczyć bierną rezystencyą zarządów w socyalno-politycznym względzie.

Na wielkich zebraniach w ostatnich czasach mających miejsce na kolei południowej, Towarzystwie kolei państwowych, Austryackiej kolei północno-zachodniej i Busztiehradzkiej kolei, niezadowolenie personalu wyrażanem bywało w tak stanowczy sposób, że trudno zrozumieć, dlaczego interesowane zarządy nie dołożą wszelkich starań, aby uspokoić personal i nie wywoływac położenia o nieobliczalnych szkodach w ekonomicznych stosunkach państwowych.

Nie są to żadne niesłuszności, których domaga się personal, chodzi bowiem o pewne proporcyonalne polepszenie wywołane stosunkami drożyznianymi.

Należy się spodziewać od rządu, parlamentu, i społeczeństwa, że darząc kolejarzy swemi sympatyami, przyczynią się do pokojowego wyrównania przeciwieństw. Wchodzą tu w grę za wielkie interesy, aby społeczeństwo mogło znieść cierpliwie doprowadzanie sprawy aż do ostateczności, podczas gdy pokojowe jej załatwienie jest możliwe. Rozwiązanie zaś tej sprawy jest bardzo łatwem, jeżeli zarządy prywatnych kolei ustąpią cokolwiek od swych zasad, jakoby »dywidenda« była ważniejszym czynnikiem w całej tej sprawie, aniżeli przykre położenie personalu«

Zaś o awansie lipcowym urzędników kolei państwowych czytamy w temże piśmie:

Awans urzędników kolei państwowych ogłoszony dnia 1go lipca br. w dzienniku urzędowym ministerstwa kolejowego Nr. 33, uważanym jest co do swej liczebności za największy od czasu utworzenia ministerstwa kolejowego. Istotnie wielką jest liczba awansowanych wyższych urzędników w dwóch najwyższych rangach, wynosi bowiem 95 osób, prócz tego 160 urzędników VIII-ej rangi posunięto do VII-ej klasy służbowej.

Siódma ranga przeto, tworząca pierwszy szczebel w kategoryi wyższych urzędników (*Oberbeamten)*, która za ery Witteka dla większej części urzędników była niedoścignionem marzeniem, jeszcze w roku zeszłym otwartą została dla odpowiednio kwalifikowanych i 25 letnią służbę mających za sobą urzędników, która to akcya w dalszym ciągu w tego rocznym awansie lipcowym znalazła uwzględnienie.

Również i w trzech najniższych rangach cyfra awansowanych jest wielką, pożądanem byłoby tylko, aby czas czekania z jednej rangi do drugiej, który w przejściu z asystentów do adjunktów 6 do 6½ — stosownie do kwalifikacyi — jak i adjunktów do oficyałów lub rewidentów wynosi 7 do 7½ lat, aby czas ten został skróconym. Często żalą się urzędnicy że kwalifikacya jako główny warunek do awansu nie zawsze jest sprawiedliwą i że urzędnicy przy tem samem urzędowaniu bez widocznej przyczyny nie jednako bywają osądzeni, tak że jedni awansują nadzwyczajnie podczas gdy inni w przepisanych terminach i że było by na miejscu, aby w tej mierze wydano dokładne postanowienia, usuwające nadużycia, mające swe źródło w osobistej życzliwości albo niechęci do podwładnego

W całości przeto awans urzędniczy przedstawia się następująco:

Z X do IV-tej rangi (asystenci do rangi adjunktów przeszło 216 urzędników), z IX do VIII rangi adjunkci do rangi oficyałów, rewident, komisarzy) 235 urzędników, z VIII do VII rangi (oficyali, rewidenci, komisarze do rangi nadoficyałów, nadrewidentów, nadkomisarzy) 160 urzędników, z VII do VI rangi (powyższych do inspektorów) 76 urzędników, z VI do V (inspektorów do nadinspektorów) 19 urzędników

Razem 706 awansów, co czyni 10% wszystkich urzędników. Oprócz tego miały miejsca liczne posunięcia w płacy, odbywające się automatyczną drogą.

Kolejarska prasa zakordonowa.

Nie każdy z czytelników wie może, że za kordonem w Królestwie polskiem w Warszawie wychodzi — tajny niestety — bratni nasz organ tytułujący się także *Kolejarz*. Organ ten co raz lepiej poczyna być redagowanym, a z duchem i jego tendencyą należy się zaznajomić. W tym celu poniżej reprodukujemy niektóre charakterystyczniejsze jego artykuły, w tej nadziei że przez zapoznanie naszych czytelników z charakterem bratniego zawodowego pisma z pod moskiewskiego zaboru, sprawimy im tylko miłą niespodziankę.

Otóż *Kolejarz* warszawski z Czerwca b. r. zamieszcza następujący artykuł.

Gospodarka moskiewska na kolejach polskich.

Jeżeli na drodze Wiedeńskiej narzekamy na złe stosunki gospodarcze, to tylko dla tego żeśmy przez cały szereg lat przyzwyczaili się do wielkiej dochodowości tej kolei, i to zło właśnie, które obecnie tak dotkliwie razi że aż upatrujemy w tem chorobę społeczną. w czasie przeszłym było uważane za drugorzędną nieprawidłowość, nie zaś, jak obecnie, za główną przyczynę obniżenia dochodów. Na drogach Nadwiślańskich stosunki te są stokroć gorsze, i gorsze o tyle, że nie dają się odczuwać wyraźnie i nie ma nadziei na ich usunięcie, dla tej prostej przyczyny, że nikomu na myśl nie przyjdzie, że można by cokolwiek w tem zmienić; bo tym od których zależy zaradzenie złemu, dobrze jest, jak jest obecnie.!

Niedołęztwo i zła wola władz tych kolei przechodzi wszelką miarę; tam nie dąży się do udoskonalenia maszyny administracyjnej, ale całą tę maszynę wprost starają się przystosować do nieprawidłowości, które dzięki swemu długotrwaniu, weszły w zwyczaj, — stały się chorobą chroniczną.

Jaskrawym obrazkiem tego są opóźnienia pociągów, szczególniej towarowych na linjach kolei Nadwiślańskich.

Przed 2-ma laty wyznaczono specjalną komisję, której celem było zbadanie przyczyn opóźnień i wskazanie środków zaradczych. Komisja ta orzekła, ze pojedyńczy tor nie daje możności do kursowania pociągów o czasie.

Teraz zaś mamy nowy kwiatek w tym samym stylu:

Zeby zapobiedz opóźnieniom pociągów towarowych, wynaleziono bardzo prosty środek, — skasowano rozkład jazdy dla tych pociągów (maszynista obowiązany utrzymać minimalny czas jazdy między stacyami), przecież to jest genjalne — pociągi nie będą się opóźniały, be rozkładu niema!..

Że już to obniży się zdolność przewozowa kolei; że zmniejszą się dochody kolei, że będą się zwiększały zaległości ładunków, to »naczelników« nie obchodzi, boć zawsze mogą się wytłómaczyć: »pociągi kursowały prawidłowo, porządek jest, a zdolność przewozowa zwiększy się, jak się ułoży drugi tor.« Że to źle się odbija na handlu i przemyśle, a tem samem i bogactwie narodowem, to ich nie obchodzi; przecież to kraj »miatiezników«, a oni tu przyszli zaprowadzić »russkij ład« i brać grube pieniądze, Swoją ojczyznę niszczą, dla czegoż cudzej mieliby żałować!

Tak gospodarować można tylko w kraju, który zniszczyć pragniemy, którego rozwój ekonomiczny jest nam obojętny.

Przecież droga bydgoska jest także jednotorową, kursuje jednakże na niej po 34 pociągi na dobę, w tem 14 osobowych i zdolność przewozowa tej kolei, w razie potrzeby, mogłaby być jeszcze podniesiona przez udogodnienia i urządzenie nakładów na pewne zmiany.

To są wyraźne, dotkliwe skutki hańbiącej niewoli; łu-

pieżca nie tylko gnebi nas obecnie lecz i wstrzymuje nam rozwój w przyszłości.

My, kolejarze, winniśmy urabiać opinję narodową i popularyzować ideę ukrajowienia kolei, bo przygotujmy się na to że koleje żelazne, to ostatnia instytucya, którą moskale oddadzą w ręce polskie, a o ile komunikacja będzie w obcych i wrogich nam rękach choćbyśmy nawet mieli autonomię, na łasce ich będzie nasz handel i przemysl, a tem samem i nasz rozwój ekonomiczny.

Musimy więc uświadomić naród polski, że »russkij ład« na kolejach polskich powoduje szkody narodowe, że na kolejach polskich, gospodarzyć powinniśmy — my!

Polskie koleje - w polskich rękach!

Na kolejach polskich — gospodarka polska!

Jest to jeden z długiego szeregu przejawów rujnującej gospodarki moskiewskiej na kolejach; przejawy te, nieuchwytne dla ludzi niemających styczności z ruchem kolejowym widoczne i znane są kolejarzom których obowiązkiem obywatelskim jest informowanie opinji polskiej i wskazywanie środków zaradczych, które może nie zawsze będą stosowane, lub nie w każdym wypadku pomogą, ale za to uświadomią szeroki ogół o tej stronie rządów moskiewskich na kolejach.

W tymże *Kolejarzu* warszawskim z lipca b. r. czytamy następującą odezwę:

OBYWATELE-KOLEJARZE!

Szachraje giełdowi, wrogowie wszystkiego co polskie rozpuszczają fałszywe pogłoski o złym stanie finansowym kolei Warszaw sko-Wiedeńskiej zastraszeni nizką dywidendą w roku zeszłym (po 1. 75 od akcyi wartującej wtedy 160 rb). i brakiem dywidendy w roku bieżącym — obniżyli kurs akcyi dr. żel. W. W (warszawsko-wiedeńskiej) do 81 rb.

Koledzy! Jest to zamach na polskość naszej kolei, bo, gdyby rząd teraz chciał spłacić akcye, potrzebowałby tylko połowę tych pieniędzy co w roku zeszłym — Dotychczas nabywcami akcyi są tylko, nie mniej nam mili, niż rząd carski, niemcy, grożąc w ten sposób wydarciem z rąk naszych poważnej polskiej placówki.

Musimy obronić tę placówkę przed zamachem wrogów kupujmy więc wszyscy akcye kolei W. W., byśmy byli właścicielami warsztatu naszej pracy

Kto ma grosz zaoszczędzony, niech sam kupuje, komu brak sumy dostatecznej, ci niech zbiorowemi silami zakupują, w kilku po akcyi, by ich możliwie największą ilość wykupić co da nam jednocześnie możność udziału w decydowaniu o naszych sprawach na zebraniach akcyonaryuszów.

Zwracamy się jednocześnie do wszystkich obywateli-polaków, by poparli nas w pracy spolszczenia kolei i obrony instytucyi krajowych przed zalewem niemieckim, niechaj zakupują akcye naszej kolei — a my upewniamy, że ogół pracowników dołoży wszelkich starań, by pieniądze Wasze należycie procentowały!

Albo następujące korespondencye, jakżeż dobrze świadczą o zadaniach prasy kolejarskiej pod moskiewskim zaborem:

»Godną podziwu jest obojętność, jaką zachowują niektórzy pracownicy kolejowi w sprawie wywalczenia praw przynależnych językowi polskiemu u nas. Oto, ogłoszenia, przestrzegające publiczność przed wchodzeniem na plant i inne tego rodzaju na naszej stacyi, są dotąd jedynie w języku rosyjskim! Oprócz Pniewa są i inne stacye lubujące się w pomruku naszych despotów, które dotychczas na dowodach kolejowych (cedułach, listach przewozowych i t. d.) nakładają stemple moskiewskie.

Czas już doprawdy, aby się zbudzić z uśpienia i zacząć myśleć choć trochę.

Szczery.«

Następny artykulik podaje nam szczegół, który z przyjemnością zanotuje sobie w pamięci każdy kolejarz:

Kolejarz-posłem. W obecnej Dumie zasiada na ławie poselskiej i jeden z kolejarzy polskich a mianowicie robotnik z warsztatów kolejowych w Sosnowcu, p. Mateusz Dziurzyński, wybrany w ziemi Piotrkowskiej z kurji robotniczej. — Jest to człowiek dzielny i energiczny, czego dowodem niezmordowana jego praca na niwie narodowej, za którą pokutował w kazamatach carskich. Aresztowany za pracę oświatową w Skierniewicach przesiedział 2 lata w więzieniu, z tego 1 miesiące w Kreście (słynne więzienie pod Petersburgiem) i 1 miesiące w twierdzy petersburskiej Petropawłowsk.

Kilka lat temu wyjeżdżał do Petersburga jako skazaniec w kajdanach, obecnie, jako nasz przedstawiciel z mandatem od robotników polskich.«

Albo wprost nieprawdopodobną wydaje się następująca n. p. sprawa pod napisem ostrzeżenie:

»Na jednej z większych stacyi kolei Warszawsko-Wiedeńskiej grupa maszynistów prowadzi handel kradzionym węglem, krzywdząc na sławie kolegów swoich i okradając ich jednocześnie Na kilkakrotne uwagi krzywdzonych odpowiadano im groźbą przysłania »bojowców z partyi«.

Zapowiadamy więc tym panom, że nie zniesiemy dłużej między sobą złodziei, jeżeli nie przestaną w dalszym ciągu kraść węgla na szkodę kolei i krzywdę kolegów. — Zwolamy sąd koleżeński złożony z maszynistów innych *debôt*, którzy osądzą ich z całą bezwzględnością, na jaką zasłużyli.

Z przytoczonych poniżej ustepów warszawskiego *Kolejarza* widocznem jest takie, że i tam nie brak zakusów socyalno-demokratycznych w smaku wiedeńskiej *Centrali* i »zorganizowanych towarzyszy w rodzaju naszych Kowalików, Regułów, Kobrzyńskich, Winterów i Burianów. *Kolejarz* zakordonowy przytacza bowiem następujące uchwały socyalistów:

Konferencya przedstawicieli socyalno-demokratycznych organizacyi kolejowych uchwaliła następującą rezolucye o formach organizacyi proletarjatu kolejowego:

»Konferencya uznaje za niezbędne utworzenie równoległych organizacyj proletaryatu kolejowego: zawodowej i socyalno-demokratycznej, z których jedna nie może zastąpić drugiej.

S-decy winni przystępować do czysto-zawodowych związków, starając się wykorzystać je do celów klasowego uświadomienia szerokich mas proletaryackich.

Uznając za nader ważne zcentralizowanie zawodowych organizacyj kolejowych, konferencja proponuje zwoływanie węzłowych i obwodowych konferencyj i utworzenie stałych biur węzłowych i obwodowych.

Celem zjednoczenia wszechrosyjskiego niezbędnem jest zwołanie w najbliższym czasie bardziej kompletnej konferencyi. Sprawę rzeczonego zwołania niniejsza konferencja proponuje oddać komisyi organizującej wszechrosyjski zjazd związków zawodowych«.

Z tego można wnioskować, że kolejarzy polskich spotykają nowe propozycje wspólnej pracy z rewolucyonistami wszechrosyjskimi, i nasi kolejarze — postępowcy wszelkich odcieni będą nam wyjaśniali korzyści, wynikające ze zlania się z wszechrosyjską rewolucją; — będą mieli okazję do zwalczania naszego zacieśnionego nacjonalizmu, braku ofiarności na rzecz rewolucji rosyjskiej, potępienia naszego »ćwieka autonomicznego«

Naszym Kowalikom i Regułom zupełnie podobne indywidua znachodzimy w artykuliku pod napisem:

„Nasi towarzysze“ Robotnik stacyi Koluszki awanturnik Rychter, wyrwawszy podpisaną deklaracyę z rąk kandydata do »Sokoła«, (T-wa obecnie zawieszonego), przykleił ją 27 kwietnia br. na pompie stacyjnej i pokazując żandarmom, objaśnił ich, że to »wojsko polskie«.

Nie mniej oryginalny wypadek miał miejsce na stacyi Łódź Fabr. Kilku ludzi ze służby ruchu wykryło sprawców bezustannych kradzieży towarów — zjawia się wtedy do nich kolejowy »towarzysz« z zawiadomieniem: kule was za to nie miną«!

Doprawdy, jak dziwnie wpływa na ludzi to »czerwone uświadomienie!«

Mamy nadzieję że z tych kilku wyrywków kolejarze nasi nabiorą pewnych wyobrażeń o kolejarstwie i kolejarzach w Polsce kongresowej, co niezawodnie powinno nas więcej interesować, aniżeli n. p. »organizacya australskich kolejarzy« lub »ruch kolejarski w Norwegii« albo »strejk kolejarzy w Honolulu« któremi *lwowski Kolejarz* zazwyczaj z braku czegoś lepszego wypełnia swoje łamy.

Morituri te salutant!

Głos rozpaczy i boleści wydobywa się z tysięcy piersi kalek kolejowych, które z pobojowiska kapitału i produkcyi walczących o coraz większe zyski między sobą, wyniósłszy resztki całych kości z pola tej zachłannej walki, porzucone zostały ku pohańbieniu ludzkości bez odpowiedniego zaopatrzenia i odszkodowania ich kalectwa, ich starości, ich rodzin.

Poniżej przytaczamy petycyę rencistów kalekow, wniesioną do parlamentu i domagającą się polepszenia ich doli:

Wysoka Izbo! Ustawa z dnia 20 lipca 1894 Dz. pp. l. 168, która statuowała wyjątek dla sług kolejowych korzystania z ustawy z 5 marca 1869 Dz. pp. l. 27, — wywołała ten faktyczny rzeczostan, który ruinę i zniszczenie tysięcy egzystencyi na porządek dzienny postawił, — przez co prawdziwa idea i pojęcie austryackiej ustawy o zabezpieczeniu od wypadków unicestwioną została.

Cała ludność Austryi, wysoki Rząd, jak niemniej nasi Panowie Zastępcy w parlamencie wie o tem bardzo dobrze, że obecna ustawa o zabezpieczeniu od wypadków właściwy cel chybiła i gruntownej reformy niezbędnie potrzebuje.

Obecną ustawą o ubezpieczeniu od wypadków nie zostaje wcale w służbie pokaleczony, do pracy i zarobkowania niezdolnym zrobiony sługa kolejowy ubezpieczonym, a tem mniej materyalnie i za poniesiony ból należycie odszkodowanym gdyż większa połowa przeznaczonego na cele ubezpieczenia dla sług kolejowych kapitału, wyłącznie tylko na niepotrzebne koszta procesów, na należytości adwokackie, wydatki podróży i komisye, na pokrycie rachunków lekarzy i rzeczoznawców użytą zostaje, a te tysiące w służbie unieszczęśliwionych kalek kolejowych otrzymuje zaledwie małą część reszty z tego dla nich na ubezpieczenie przeznaczonego kapitału.

I co mają słudzy kolejowi z ustawy o zabezpieczeniu od wypadków, gdy nieszczęście zechce aby po długoletniej wiernej, zaszczytnej i pilnej służbie spotkał ich wypadek? Nic jak tylko wieczne kalectwo, ciągłe rozdrażnienie nerwowe zwane neurosis traumatica, utratę całego własnego majątku, którego dla poratowania zdrowia z uszczerbkiem praw swej famili do tego majątku, zużyć musiał — dalej zadłużenie się u lichwiarzy na niezmierne koszta leczenia, koszta procesowe, koszta adwokackie, koszta podróży i t. p. w dodatku przyjdzie upadek moralny, straszna nędza i skrajny niedostatek dla całej niewinnej i nieszczęśliwej jego rodziny. To są skutki każdego wypadku kolejowego i to dostaje sługa kolejowy za jego w służbie poniesione boleści i kalectwo, tem się musi kontentować, bo wykonawcy ustawy jego cierpień nie czują.

Właściwą korzyść, którą ustawa o zabezpieczeniu od wypadków niby zamierza ustalić dla w służbie uszkodzonego sługi kolejowego, jest żadna — bo korzyść z przeznaczonego na ubezpieczenie sług kolejowych funduszu, ciągnie wyłącznie tylko zawodowy Zakład ubezpieczenia od wypadków austryackich kolei we Wiedniu. Dla przykładu i dowodu naprowadzamy zaś następujące:

Zawodowy Zakład ubezpieczeń od wypadków sług austryackich kolei we Wiedniu wydał w roku 1906 na same koszta procesowe przeciw uprawnionym do poboru renty sług kolejowych niemniejszą kwotę jak 100.973 K 12 h, słownie: Sto Tysięcy dziewięćset siedmdziesiąt trzy Korony i 12 halerzy.

Prócz tej tak wysokiej sumy kosztów procesowych wypłacił tenże Zakład lekarzom powołanym do tych procesów jako rzeczoznawcom w gotówce sumę 64.058 K 29 h. Słownie Sześćdziesiątcztery tysiące pięćdziesiątośm Koron 29 halerzy. Za to jednak otrzymały wdowy i sieroty pozostałe po zmarłych kalekach kolejowych tytułem zapomogi zamiast 11.000 K jak w poprzednich latach tylko 6000 K tym samym roku.

Wobec tego my w służbie kolejowej uszkodzeni, nieznośne kalectwa cierpiący, wraz z naszemi rodzinami z głodem walczący, z całego majątku wyzuci kalecy kolejowi pozostawiamy naszym Panom Posłom jako zastępcom narodów do zawyrokowania, czy faktyczne wykonywanie ustawy o zabezpieczeniu od wypadków odpowinda idei tej ustawy i czy postępowanie takie może dalej istnieć, aby nieuprawnieni korzyść a właściwie i wyłącznie uprawnieni zamiast korzyści straty z tej ustawy mieli?

Panowie Zastępcy narodów w parlamencie raczą zbadać i orzec, że tak dalej już iść nie może, bo wykonywanie tej ustawy urąga idei o zabezpieczeniu od wypadku, czego sobie nie życzy ani Panujący ani tego chce naród, tego nie chcą robotnicy, — tego nie chcą słudzy kolejowi, czyniący z narażeniem własnego życia ciężką służbę.

Nie Zakład ubezpieczeń od wypadków, lecz w służbie i pracy uszkodzone kaleki jedynie tylko są uprawnione z ustawy o zabezpieczeniu od wypadków korzyści ciągnąć, tym biednym chorym i kalekom ma się dopomagać przez sumienne i rozumne wykonywanie ustaw o zabezpieczeniu od wypadków.

Reforma ustawy o zabezpieczeniu od wypadków musi bezwarunkowo na powszechnej ustawie cywilnej być opartą. Ustawa ta postanawia w §§ 1325 i 1327 że żaden austryacki obywatel nie może doznać żadnej niesprawiedliwości, żadnej szkody ani fizycznej ani materyalnej i że jemu prawo przysługuje do zupełnego odszkodowania za poniesione straty.

Każdy prywatny, jeżeli doznał na kolei jakiego uszkodzenia cielesnego zostaje przez Zarząd kolejowy odszkodowanym, on otrzyma za ból zapłacone i dostaje zwrot kosztów kuracyjnych zwrot za koszta procesu, odszkodowanie utraty zarobku z powodu wypadku a to w ten sposób, że nawet członkowie jego rodziny zupełnie zostają odszkodowani.

To jest prawdziwa i właściwa idea ustawy o zabezpieczeniu od wypadków. Uszkodzony z powodu wypadku w służbie nie powinien żadnej szkody ponosić, każda poniesiona szkoda musi mu być zwróconą. Z dobrodziejstw tego prawa nie śmie żaden sługa kolejowy być wyłączony. Sługa kolejowy musi bezwarunkowo tak samo jak każdy prywatny który w wypadku uszkodzony został na kolei, być traktowany.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Z ruchu organizacyjnego.

Zgromadzdnie kolejarzy w Podgorzu przy udziale około 40 uczestników odbyło się pod przewodnictwem kolegi Bachowskiego dnia 6 sierpnia b. r.

Referował rewident kolejowy p. Tabaczyński o praktycznych celach i znaczeniu konferencyi i zjazdów zawodowych.

Powszechne wybory zdemokratyzowały społeczeństwo. U góry przekonano się, że organizacya jako niezbędny czynnik w nowożytnem współżyciu nie tylko że ma prawo obywatelstwa, ale jest koniecznością przynoszącą równoczesne

korzyści państwu i społeczeństwu. Dobro personalu kolejowego leży w organizacyi i o to dobro walczymi, tworząc związki zawodowe kolejarskie.

My dzisiaj zorganizowani w krajowej organizacyi stanowimy już siłę, której dowody daliśmy przy tegorocznych wyborach do Rady Państwa w zachodniej Galicyi. Walczymy o ideały zawodowe, podczas gdy ideały polityczne są dla nas obojętną rzeczą. Ideały zawodowe są tylko w stanie nas skupić, podczas gdy polityczne ideały mogą nas tylko rozbić na atomy, trudno bowiem aby kolejarze przez jedną noc stali się socyalistami n. p. jeżeli przez 15 lat nie zdołano z nich zrobić socyalistów. W »Samopomocy« łączymy się dla ideałów zawodowych.

Obecnie pracuje się w organizacyi nad ujęciem wszystkich 14 do 16 postulatów w paragrafy, gdyż chcemy zerwać z tradycyą wysyłania deputacyi do ministrów i ekscelencyi, a sprawy nasze zamierzamy oddać parlamentowi w takiej formie, aby z nich utworzono ustawy. Gdy parlament zbierze się do realnej pracy, musimy mu dać materyał gotowy. W tym celu w Krakowie odbędą się wspólne obrady kolejarzy celem zastanowienia się nad przygotowaniem tego materyału.

W dyskusyi zabierali głos pp. Piątkowski i Bylica poczem po odpowiedziach p. Tabaczyńskiego i Bachowskiego i o wyczerpaniu porządku dziennego zgromadzenie rozwiązanem zostało.

Wcielenie urzędników kolei północnej do statusu urzędników kolei państwowych.

Rozporządzeniem ministerstwa kolejowego z dnia 26 lipca 1907 r. L. 41271 wydane zostały następujące postanowienia w sprawie wcielenia urzędników kolei północnej do statusu urzędników c. k. kolei państwowych. (W chwili gdy to piszemy o podurzędnikach, sługach i robotnikach nie ma jeszcze żadnego rozporządzenia):

Na mocy porozumienia się ministerstwa kolejowego z ministerstwem skarbu, uwzględniając życzenia urzędników kolei północnej i urzędników kolei państwowych, przy zachowaniu »zasad« (*Grundsätze*) wyrażonych w dodatku do niniejszego rozporządzenia, zaznaczając na wstępie że ze względu na panujące stosunki nie możliwem jest utworzenie odrębnego statusu dla urzędników kolei północnej nawet w formie przejściowej, a to ze względu na swobodną rozporządzalność wszystkim personalem na całym obszarze kolejnictwa państwowego, c. k. ministerstwo kolejowe wyjaśnia:

Że wcielenie to wprowadza wprawdzie cały szereg wyprzedzeń i pozostawień *(Vor- und Nachmänner)* niepokojących urzędników. Zwraca się jednak uwagę na tę okoliczność, że ewentualna szkoda pokrywa się w zupełności przez zestawienie całego personalu urzędniczego w jedną jednolitą korporacyę, z równoczesnem otwarciem większej liczby posad na wyższe stanowiska, przez co daje się zwiększoną gwarancyę korzystniejszej karyery.

W danym zaś wypadku zachodzi i ta jeszcze korzyść, że personalny system kolei północnej w najbliższym czasie dozna znacznego usunięcia funkcyonaryuszów z wyższych posad, przez co w wynikających stąd korzyściach cały personał urzędniczy będzie partycypował.

Co do wcielenia samego postanowionem zostało:

Ze względu na niewielkie różnice między szematami poborów czterech najniższych klas urzędników kolei państwowych a kolei północnej, uznano za najodpowiedniejszy taki sposób wcielenia, który w pierwszej linii wypływa z łatwo dających się spostrzedz równości dystynkcyjnych.

Z konsekwentnego zachowywania tej zasady wypływa w następstwie uznanie służby lat przebytych przy kolei północnej w klasie w powyższy sposób zrównanej.

Przy równości dat wyniesienia do pewnej rangi, urzędnicy kolei państwowych mają pierwszeństwo przed urzędnikami kolei północnej przy wcieleniu do statusu urzędników kolei państwowych.

W celu wyrownania dyferencyi powstałych na niekorzyść urzędników kolei północnej przez pominięcie w awansie w terminie lipcowym; z chwilą wcielenia tychże urzędników według stanu personalnego z dnia 30 czerwca b. r. będzie mieć miejsce jeszcze jeden awans z ważnością od dnia 1 lipca 1907 r.

Bez szkody dla praw urzędników kolei państwowych mogą być urzędnikom kolei północnej przyznane takie beneficye, które odpowiadają zasadzie nieukrócalności wszystkich poborów przy byłej kolei północnej, jakotez że pozostawione tymże remuneracye przy najbliższych posunięciach w płacy i awansach tylko do połowy nadwyżki w płacy będą znoszone.

Urzędnikom kolei północnej, którzy przez wcielenie do statusu kolei państwowych nie zyskali przynajmniej 120 koron, zostanie wypłaconą różnica aż do wysokości powyższej kwoty analogicznie jak to miało miejsce przy obdzielaniu i regulacyi poborów urzędników kolei państwowych.

Urzędnicy kolei północnej, którzy wolą pozostać w swym dotychczasowym stosunku do kolei państwowych, pozostawia się na przyszłość zupełną ochronę w postanowieniach punktu 1 poniżej ogłoszonych zasad:

1. Wcielenie urzędników kolei północnej odbędzie się w myśl postanowień artykułu IV ustawy z dnia 31 października 1906 r. Nr. 212 Dz. p. p. na mocy dobrowolnej zgody z ich strony.

Urzędnicy którzy na wcielenie się nie zgadzają, odnośnie co do prawa awansu i posunięć w płacy mają być traktowani według norm i utartych zwyczajów byłej kolei północnej.

2. Osobny status dla urzędników kolei północnej jest niedopuszczalny.

3. Wcielenie ma nastąpić według poniższej tabelki:

Ranga I	kolei półn.	ma odpowiedzieć	randze X	kolei państw.	
» II	»	» »	» IX	»	»
» III	»	» »	» VIII	»	»
» IV	»	» »	» VII	»	»

Dalsze 3 punkta zasad wcielenia zawarte są w tekście powyższego rozporządzenia ministeryalnego.

Listy z przestrzeni.

Lwów. W sprawie koszar konduktorskich w Podwołoczyskach nie podobna dłużej zimnej krwi zachowywać. Prócz niesłychanego bowiem niechlujstwa, w dodatku jeszcze i baba wynajęta do czyszczenia i utrzymywania porządku w tych ubikacyach, daje się w znaki wszystkim tymczasowym lokatorom noclegującym tutaj z musu, prowadząc z nimi siarczystą polemikę sługębną, gdy któremu z tych malkontentów wyrwie się niebacznie jakieś niezadowolenie z tej mordowni.

Niedawno konduktor Godfried pozwolił sobie półgębkiem zwrócić uwagę tej rozwielmożnionej Jejmości na różne nieporządki w koszarach. Biedak nie przeczuwał jednak z kim sobie zaczął i dopiero gdy baba puściła gebę w ruch, dowiedział się, że dostał się w takie obroty, w jakich nie był jeszcze przez całe swoje życie. Jak z rogu obfitości posypały się nań różne nazwy i obelgi, których nawet nie mógł sobie zapamiętać zaatakowany, przypominając sobie to tylko, że w końcu został nazwany ordynarnym kamieniczným stróżem, któremu wygód zachciewa się w koszarach, ona zaś takich panów się nie boi, bo jej mąż nie długo będzie podurzędnikiem, tak jak pan Hirszberg, zdaniem jej jedyny porządny nadkonduktor we Lwowie.

Na łóżkach przeznaczonych dla służby pociągowej rozwala się najczęściej chłopak, przyjęty przez powyższy babsztel do robienia porządków za 2 zł. miesięcznie.

Nawet sprowadzanie urzędników służbowych do interwencyi nie odnosi żadnych skutków, baba śmieje się bowiem, drażniąc żalących się i wołając za nimi: „no i coście mi zrobili, widzicie że się was nie boję?“ Prawdziwym męczennikiem jest wynajęty przez nią chłopak, który za 2 zł. wszystko robi, a baba tylko pieniądze zmiata do kieszeni, stojąc z obrywkami i napiwkami lepiej aniżeli nie jeden urzędnik VIII-mej rangi. Rozpanoszona dobrobytem baba zharmiała i rozzuchwaliła się do tego stopnia, że nikogo za nic nie ma, utrzymując że jako kolejarka jest wszystkim równa i że brudy i pluskwy koszarowe nic ją nie obchodzą. Ponieważ z kobietą tą absolutnie mówić się nie da, gdyż każdego zaraz obsiądzie ona pyskiem, a interwencye organów służbowych są grochem rzucanym na ścianę, przeto zmuszeni jesteśmy odnieść się do redakcyi *N. Kolejarza*, ażeby tenże wyświetlił rzecz, że do obsługi koszar nie potrzeba żadnej damy, ale skromnej kobiety, która za tę samą płacę, obrywki opał, światło i mieszkanie przy skromnej pensyi mężowskiej z pocałowaniem ręki obowiązki posługaczki koszarowej będzie wykonywać, błogosławiąc tych którzy jej z tej służby żyć dają.

Lwów.» *(Wolność słowa u towarzyszów)«.* W niedzielę 11 bm. o godz. 10-tej przedpołudniem odbyło się w podwórzu realności pod l. 96, przy ulicy Grodeckiej szumnie zapowiedziane zgromadzenie kolejarzy w sprawie awansu lipcowego. Jednak z przebiegu obrad i tenoru przemówień „towarzyszy“ i posłów p. p. Hudeca, Moraczewskiego i Wityka, addhoc sprowadzanych, musi się przyjść do wniosku, że reklamowany cel zawodowy kolejarzy posłużył tym panom jedynie do zamaskowania właściwego celu, mianowicie agitacyi partyjnej na rzecz Socyalnej Demokracyi, która pod wpływem wieści o rozszerzaniu się krajowej, bezpartyjnej zawodowej organizacyi kolejarzy, zadrżała o własną egzystencyę. Wiadomo bowiem, że Socyalna Demokracya u nas w kraju opiera się głównie na grupach kolejarzy warsztatowych w kilku większych miastach. Sypały się więc pod adresem obecnego na tem zgromadzeniu jednego z głównych organizatorów lwowskiej filii krajowej organizacyi liczne politycznej i osobistej natury inwektywy i zarzuty.

Punktem kulminacyjnym irytacyi „towarzyszów“ było zjawienie się na trybunie p. Bogdana Krzysztofowicza. Zgromadzenie składające się w małej części z właściwych kolejarzy przywitało go całym stekiem obelg, i wyzwisk, z których najłagodniejszemi były: *hyjena Głąbińskiego i Bużka, łizun dyrekcyjny* i t. p. Oczywiście cała ta szopa była inscenizowana na to, aby sterroryzować mowcę. Mimo jednak „hańbowania zdołał mowca jako kolejarz, a więc kolega zawodowy, wypowiedzieć kilka głównych myśli zasadniczych, które tu w streszczeniu zamieszczamy:

„Zupełnie jest słusznem, jeżeli kolejarze upominają się o swoje krzywdy i piętnują nadużycia lub protekcyonalizm. Barwy polityczne nie powinny wpływać na kwalifikacyę służbową. Mowca sam nie cieszy się względami władzy z powodu swej działalności politycznej. Urzędnicy także są krzywdzeni.

Tylko drogą silnej jednolitej organizacyi mogą kolejarze skutecznie poprzeć swe słuszne postulaty.

Mowca ma jednak podejrzenie, że dzisiejsze zgromadzenie zostało zwołane dla celów jedynie partyjnych. Nietylko posłowie socyaliści, ale wszyscy posłowie powinni popierać warstwy pracujące, to nie jest ich łaska lecz obowiązek. Szczególnie Galicya jest pod względem położenia kolejarzy gorzej traktowana niż zachodnie kraje austryackie. Dlatego bez względu na wyznania polityczne powinni kolejarze całego kraju dla obrony zawodowych interesów utworzyć silną krajową bezpartyjną organizacyę.

W tem miejscu takie powstało wycie i pisk w zgromadzeniu, że mowca zrezygnował z dalszej przemowy, zwłaszcza że przewodniczący prosił go o zakończenie ze względu na godzinę 12-tą o której zgromadzenie chce się udać z demonstracyą przed gmach dyrekcyi kolejowej. Słowa przewodniczącego okazały się jednak podstępem, bo mimo 12 tej godz. przemawiał jeszcze p. Wityk, widocznie rozmyślnie zarezerwowany na zadanie ostatniego ciosu p. Krzysztofowiczowi. I rzeczywiście zadał Wityk cios, ale sobie, bo przekonał dowodnie, że umie być nietylko ordynarnym ulicznym agitatorem, ale także i kalumniatorem. bo cały swój dowcip wysilił na to ażeby nie znając wcale przeciwnika, scharakteryzować go jako lizuna dyrekcyjnego, siedzącego na dwóch stołkach itp., za co od towarzyszy otrzymywał brawa, a od przeciwnika na cały głos zasłużony epitet „kłamcy“. Widocznie u towarzyszów ten tylko ma patent na uczciwość, kto należy do partyi.

Na twarzach bardzo wielu kolejarzy malowało się ciche oburzenie na tą nie uczciwą robotę agitatorską, a nawet i na sympatycznej zresztą twarzy posła p. Moraczewskiego, można było zauważyć niesmak i niezadowolenie. Zgromadzenie „kolejarzy“ spokojnie i tłumnie wyszło na ulicę, ale ci co mają serce i rozum, patrzą w przyszłość i pytają ze smutkiem kiedy i kto wyrwie dusze naszego biednego ludu pracującego ze szponów karyerowiczów i wichrzycieli.

Dlatego życzymy powodzenia tym, co śmiało i odważnie stają do pracy, jako pionierzy pięknej myśli społecznej, jaką jest bezsprzecznie bezpartyjna zawodowa krajowa organizacya kolejarzy.

KRONIKA.

Kronika wypadków. Pociąg towarowy na przestrzeni Wieliczka-Bierzanów wykoleił się dnia 6 bm. koło godziny pół do 10 wieczór. Mianowicie wykolejeniu uległy dwa wagony, które wyskoczyły z szyn. Żadnych wypadków w personalu kolejowym nie było, ani też żadna szkoda z wypadku nie wynikła. Jedynie potrzeba było kilka godzin czasu na oczyszczenie toru.

Przyczyną wypadku była nadzwyczaj silna burza która obaliła w stacyi Bierzanowie żelazny słup sygnałowy, który upadając na szyny toru nr. 2 pod koła przetaczanych, próżnych wozów pociągu wieliczkowskiego, spowodował wykolejenie dwóch wozów“.

Aż do usunięcia przeszkody musiał być wstrzymany ruch wszystkich pociągów między Podgórzem-Płaszowem i Bierzanowem, co spowodowało znaczne opóźnienie wieczornych pociągów osobowych.

Poza tem wypadek nie miał żadnych następstw za sobą.

* *

Dnia 3-go sierpnia br. robotnik stacyjny Jan Glarowski lat życia 23, syn strażnika kolejowego Nr. 125 w Rzeszowie, wracając nocną porą ze służby do domu w drodze poniósł śmierć w niedocieczony sposób, znalezionym bowiem został pomiędzy torami w martwym stanie bez żadnych uszkodzeń i w ogóle bez żadnych znaków. Komisya sądowo lekarska nie zbadała przyczyny śmierci na miejscu. Zwłoki odniesiono do Kostnicy, skąd odbył się pogrzeb dnia 5 bm.

Praca strażnika kolejowego w cyfrach. Jeden ze strażników nawiązując swą korespondencyę do naszego artykułu pod napisem „Strażnicy“, umieszczonego w 17 numerze *Nowego Kolejarza* podaje w cyfrach obowiązki ciążące na baczności strażnika kolejowego. I tak strażnik w przeciągu swej służby musi uważać na uderzenie do 180 grup dzwonkowych, przepuścić do 60 pociągów, bacząc przy nich na 120 co najmniej sygnałów. Robiąc obchód przestrzeni obowiązanym jest zbadać stan dwutorowej budowy zwierzchniej i oglądnąć każdą szynę z osobna. Ma więc zbadać około 800 sztuk szyn 5680 płyt podkładkowych, 2840 sztuk progów, około 800 łącznic, 5826 śrub i 17.000 gwoździ, azali dobrze są przybite i śruby dobrze podokręcane. Również obowiązanym jest baczyć na całą sieć drutów telegraficznych, azali który nie przerwany lub nie obwisa, przypatrzyć się około 80 słupom telegraficznym wraz z kilkuset porcelanowymi izolatorami. Musi baczyć na stan posiadania kolei ograniczonej od 300 do 500 kamieniami granicznymi. W końcu ma doglądnąć stanu 6 do 10 objektów różnych konstrukcyi i obsłużyć 3 do 4 rampy zamykając je i odmykając do każdego z 60-ciu pociągów. Przy tylu obowiązkach wymaga się od strażnika jeszcze miejscami plewienia trawy i różnych naprawek przy rampach, przejazdach itp.?

Do powyższych cyfr potrzeba jeszcze przydać codziennych 20 kilometrów, które strażnik obowiązanym jest obejść patrolując swą przestrzeń. W roku czyni to razem około 7000 kilometrów i odpowiada pracy jednej lokomotywy pędzącej przez 175 godzin z chyżością 40 kilometrów na godzinę.

Niestrudzony skarżyciel. Sto pociech mamy z nadoficyałem kolei północnej p. Ściezką, który formalnie zasypuje tutejsze sądy skargami przeciw *Nowemu Kolejarzowi*. Jak tak dalej pójdzie, to pan Ściezka nie

będzie miał końca ze swemi skargami, bo do starych faktów musielibyśmy przyczynić nowszych opisując n. p. jak to pan Ściezka u straży skarbowej za wylizywanie talerzy, garnki i rondle pomywał. Co numer to świeża obraza tego wielce na honor wrażliwego męża, a co obraza to skarga i strach połączony ze zgrzytaniem zębów w redakcyi *Nowego Kolejarza*. No, no zobaczymy czy też z pana Ściezki da się co wydobyć tytułem kosztów procesowych? Wtajemniczeni bowiem utrzymują, że tam więcej długów jak włosów na głowie i tylko chwilowo w okresie wyborczym wyjątkowo widywano u niego więcej pieniędzy w handlach Hawelki Wenzla i i Kuczmierczyka. Szkoda że p. Sciezka już wowczas nie ukończył był swoich procesów, bo była to najwdpowiedniejsza chwila na rewizyę kieszonkową

Dnia 8-go sierpnia pan Ściezka miał znowu jeden ze swych licznych terminów przeciw *N. Kolejarzowi*. Był on ogromnie zgorszonym odroczeniem rozprawy celem połączenia jej ze sprawą mającą się odbyć dnia 14 sierpnia. Pan Ściezka nie omieszkał dać wyraz swemu zgorszeniu przez czynienie zarzutów sędziemu, że sprawy jego po tylu miesiącach ani o krok naprzód posunąć się nie mogą. „Obrazy czci“ pana Sciezki już przez trzy miesiące błąkają się po wszystkich sądach i ani początku jeszcze doczekać się nie mogą, podczas gdy pan Sciezka miałby ochotę liznąć już jakąś część kosztów procesowych, bo po wyborach chuda fara i nie ma za co u Hawelki zalać robaka gryzącego zdradzieckie sumienie.

Podgórskie koszary dla rezerwowych konduktorów. Dziwna rzecz że opisana poniżej nora, dotychczas nie znalazła jeszcze godnego pomieszczenia w *Nowym Kolejarzu*, gdzie należy się jej pierwszeństwo w rzędzie wszystkich „stacbańskich“ przytulisk tego rodzaju. Prątką nazywa się ta mordownia, swojego czasu stała tu bowiem strażnica Nr 5

Rezerwistów do uzupełnienia personalu pociągów ciężarowych jest zawsze 8 do 10, wszystkich zaś łóżek mieści w sobie ten przybytek tylko 5. Jak przy tej ilości łóżek zadość uczynić wymogom niewypoczętego ciała i jak się pomieścić w ogóle w tej ciasnej ubikacyi, na to zechcą odpowiedzieć ci panowie, których obowiązkiem jest starać się o dobrze wypoczęty i do służby zdatny personal, których obowiązkiem jest starać się o bezpieczeństwo ruchu, prowadzonego przez dobrze wypoczęty personal.

W takich warunkach nawet tych 5 ludzi, którym udało się zdobyć owych 5 łóżek, nie może nawet marzyć o wypoczynku, gdyż reszta nie mająca pomieszczenia rozmawia, przeklina „stacbańskie“ porządki, przyrządza sobie posiłek, rozpala w piecu, tłucze węgle, a w końcu posiliwszy się i wyczerpawszy do reszty panowanie nad swem znużeniem każdy układa się obok śpiącego kolegi, tak, że po dwóch sypia w jednem łóżku Każdy przyzna, że taki wypoczynek nie jest ani przyjemnym, ani zdrowym. Wrażliwsi konduktorzy nie mogąc się pogodzić z takim sposobem wypoczywania, układają się na podłodze, za szczęśliwego zaś uwaza się ten, któremu udało się zdobyć stół i na nim się rozłożyć

Do powyższych przyjemności trzeba teraz wyobrazić sobie studnię, której zawartością gasimy nasze wnętrzności palące pragnienie, którą chłodzimy spieczone ciało, umywamy się z brudów i przyrządzamy swoje posiłki. Taką studnię gdzie indziej kazanoby zamknąć, zapieczętować i obok niej zawieszonoby ostrzeżenie, aby nikt nie poważył się z niej czerpać pod grozą śmierci albo ciężkiej choroby. Miliardy wymoczków żyje szczęśliwie i rozradza się tutaj wesoło, a żaby i jaszczurki różnego wzrostu dostają się do naczyń, któremi czerpie się wodę na potrzeby koszarowe. Przy piciu trzeba dobrze uważać aby nie połknąć którego z tych stworzeń, co w nocy bardzo łatwo przytrafić się może i co się już pewnemu konduktorowi przytrafiło. Przygodę tę odchorował biedak wymiotami i kilkudniowem obrzydzeniem sobie wszelkich pokarmów. Oprócz tego cembrzyna okalająca tę studnię jest zupełnie zgniłą a odpadające jej części łatwo rozpuszczają się w wodzie. W zimie zaś przystęp do tej studni jest wprost niemożliwy, gdyż zasypana jest śniegiem zrucanym na dół ze zwrotnic szkarp i plantu kolejowego

W czasie odwilży oliwą, smarami i naftą zanieczyszczony śnieg topnieje, a tworząca się zeń woda wraz z brudami spływa do studni, pokrywając zwierciadło wody tłustym kożuchem. Nawet wiadra nie ma przy studni, tylko naczynie uwiązane na powrozie celem naczerpania wody spuszcza się do studni, a napełnione znowu się je wyciąga do góry.

Dalszem złem są ustępy widocznie od niepamiętnych czasów nie czyszczone, tak, że się przelewają wierzchem, napełniając powietrze zabójczymi wyziewami. Przystąpić do ustępu nie da się, co przypomina niechlujstwo włoskich kolei, gdzie na stacyach w ludzkim kale po kostki trzeba brodzić, aby dostać się na marmurowy, pięknie rzeźbiony stolec, tak samo nie czysty i wstrętny jak i dostęp do niego U nas przecież nie Włochy, a my wskazując na niechlujstwo tamtych szczycimy się naszymi porządkami . tylko nie w Podgórzu Dach nad wychodkiem jest zupełnie zrujnowany, tak że dostawszy się szczęśliwie do ustępu, w razie deszczu mimowoli trzeba się poddać kąpieli natryskowej z brudnej jak gnojówka wody

Wszelkie meldowania i prośby nie odnoszą żadnego skutku. Dla tego odnosimy się do publicznego pisma, bo może w tej drodze da się wzruszyć czyjeś sumienie, lub może c k dyrekcya wyszle kogoś, aby o powyżej opisanym stanie rzeczy przekonał się naocznie.

Siersza za Jaworzno. Zarząd ogrzewalni w Podgórzu dopuszcza się haniebnych oszóstw przy sprzedaży i wydawaniu węgli na użytek prywatny kolejarzy, którzy płacą za lepszy węgiel, jaworzniański wyższą cenę, a otrzymują za swe pieniądze tańszy i gorszy węgiel sierszański. Czy to także sposób oszczędzenia i robienia tantyem kosztem biedaków?

Fuszerka ruchowa Jednym z najregularniej spóźniających się pociągów jest Nr. 198 *a* kursujący między Słotwiną a Krakowem, który według rozkładu jazdy powinien przebyć przestrzeń 60 kilometrową między temi dwoma stacyami w przeciągu $3\frac{1}{2}$ godzin. Tymczasem pociąg ten z regularnością wartającą lepszej sprawy wlecze się 7 do 8 godzin zanim zdąży do Krakowa

Personal tego pociągu żalił się na brak wozu pakunkowego którego dla krótkiej jazdy rzekomo nie dodawano pociągowi.

C k. dyrekcya zarządziła aby wóz taki dodawano atoli filialny urząd dyrygowania wozów nie uznał za potrzebne zastosować się do tego zarządzenia i zabronił jak najsurowiej aby wozu pakunkowego do pociągu Nr 198. *a* nie dodawano.

Zaprawdę że jest to dziwny sposób pojmowania subordynacy w tych kołach, które karność i dyscyplinę uważają za najkardynalniejszy warunek sprawności ruchowej?

Przy tej sposobności zaznaczamy, że wóz manipulacyjny przy wspomnianym pociągu jest rzeczą wprost niezbędną, gdy ma się do załatwienia całe stosy papierów, które na siedzeniu hamulcowem nie dadzą się wykonać raz ze względu na ich wielką ilość, drugi raz na wiatr a trzeci na raz ze względu na to, że manipulant znachodząc się tuż za lokomotywą naraża papiery na tak zwane oplucie czarną cieczą z lokomotywy, przez co nieraz papiery te stają się zupełnie nieczytelnemi.

Dalszym objawem fuszerki w tym samym rodzaju są pociągi ciężarowe między Podgórzem a Oświęcimem których czas jazdy obliczony w rozkładzie jazdy na 6 godzin w 65 kilometrach trwa 30 do 32 godzin.

Coś niesłychanego, co przedewszystkiem jest rozbojnictwem wyzyskiwaniem personalu, któremu zalicza się tylko 6 godzinna rozkładowa jazda jako całe godzinowe w służbie, podczas gdy reszta godzin zalicza się *regie* jako czas „spoczynkowy“ Brak przeto należytej sprawności ruchowej zależny od organów wykonawczych wyższej rangi musi odcierpieć personal pociągowy tracąc czas, pieniądze i wypoczynek.

Jeszcze tego kolejarzom brakowało. Strażnik kolejowy Marcin Kalita z sekcyi konserwacyi Kraków II, strażnica Nr. 28, zabronił sasiadom brać wodę ze studni kolejowej, wybudowanej obok tejże strażnicy, ze względu na niechlujność i chorowitość osób, czerpiących z tej studni wodę Mili ci sąsiedzi zaskarżyli Kalitę do sądu za naruszenie ich w posiadaniu," a sąd cywilny powiatowy w Kalwaryi na rozprawie dnia 5 czerwca b. r. przyznał oskarzycielom prawo zasiedzenia t. j prawo dalszego używania stndni i skazał strażnika Kalitę na zwrot kosztów postępowania procesowego w wysokości 29 koron, które biedny strażnik z obawy przed egzekucyą złożył natychmiast oskarżycielom

W sprawie tej nic nas bardziej nie zadziwia jak ta okoliczność, że c. k. dyrekcya kolejowa będąca właścicielem spornej studni, dopuściła do tego, aby biednego strażnika

nie mającego pojęcia o prawie, włóczono po sądach i skazywano na ponoszenie kosztów w sprawie własności kolejowej. Dziwi nas dalej, że c. k. dyrekcya nie wzięła w obrone biednego strażnika i interweniując przy rozprawie nie popchnęła od razu całego oporu na właściwą drogę, Mamy jednak nadzieję, że c. k dyrekcya nie zechce krzywdy tego człowieka i postara się o zwrot kosztów, na które tenże został zasądzony w interesie swego chlebodawcy. Rzeczą zaś dyrekcyi jest poszukać sobie odpowiedniego poszkodowania.

Tegoby jeszcze potrzeba, aby kolejarze płacili koszta sporu w sprawie własności kolejowej!

Reguła nie był tak naiwny jak Koman, wychwalał swojego czasu *Naprzód* swego męża zaufania maszynistę Regułę który został skazany na 5 dni kozy i 10 koron kosztów procesowych, zdaniem *Naprzodu* dlatego. że nie poniżył się tenże do przeprosin swego nie dającego zresztą przeprosić się oskarzyciela Szlachetna duma rozpierała serca „uczonych ze sławkowskiej ulicy, że między nimi znachodzą się jeszcze mężowie jak Reguła, którzy wolą siedzieć w dziurze i płacić koszta sporu anizeli przepraszać oczernionych przez nich ludżi. Cały efekt psuje tylko ta drobna okoliczność że oczernieni przepraszać swemu oszczercy się nie dali za żadną cenę, wobec czego *Naprzód* zmuszonym był horoizm powyższy ubrać we frazes że „Reguła nie był tak naiwnym jak Koman“ Aż oto blaga naprzodowa doznała znowu pohańbienia i zdemaskowania, bo bohaterski Reguła na rozprawie sądowej dnia 31 lipca w Podgórzu prosił i błagał swoich oskarżycieli konduktora Geislera i blokowego Piątkowskiego, aby mu darowali winę, której dopuścił się łżęc ich „podłotą i hołotą“ dnia 13 czerwca 1907 gdy ci dwaj funkcyonaryusze wezwani za świadków przeciw niemu, zjawili się na korytarzu gmachu sądowego w Podgórzu

Reguła mało rąk nie pourywał swym oskarżycielom, tak prosił ich o przebaczenie, aż w końcu ze względu na żonę i 7 dzieci, Geisler i Piątkowski dali się zmiękczyć, tem bardziej ze w obec powtarzania się tych samych przewinień, Reguła nie mógł już być zasądzonym na grzywnę, ale kozę musiałby odsiedzieć. Dano się więc uprosić, a Reguła został skazanym tylko na ponoszenie kosztów w wysokości 10 koron, robiąc wstyd *Naprzodowi*, że mąż takiego „hartu duszy“, jak on stał się tak samo naiwnym jak i Koman!

Bądź co bądź, ale jedno przecież musi przyznać Reguła: że w czasie jednorocznej kampanii przeciw „bachowszczykom“ dostał taką szkołę, że się z niej nie wyliże aż do śmierci. Reguła będzie pamiętał co to znaczy, kolejarzowi występować przeciw kolejarzom, a wysługiwać się czerwonej mafii

KOMUNIKATY.

Bloczki wyborcze Nr. 3, 4, 7, 10, 11, 13' 16, 17, 20 22, 24, 28, 37, 39, do 45 i 47 nie zostały jeszcye złożone przewodniczącemu byłego »komitetu wyborczego kolejarzy« Uprasza się wszystkich P. T. Kolegów znachodzących się w posiadaniu tych ściśle zaliczalnych kwitaryuszy, aby je jak najspieszniej w administracyi *Nowego Kolejarza* zdeponować zechcieli

Baczność kolejarze w Tarnowie!

Mężem zaufania naszej organizacyi na Tarnów i okolicę jest kolega pan Alexanoer Guthy (Tarnów), który upoważniony jest do odbierania i kwitowania wkładek jakoteż pośredniczenia we wszystkich sprawach między członkami a Zarządem organizacyi.

Baczność kolejarze we Lwowie!

Mąż zaufania krajowej organizaeyi kolejarzy p. Wincenty Dilling mieszka przy ulicy Szeptyckich l. 41. c, gdzie należy zgłaszać swoje przystąpienie do naszego Stowarzyszenia, uiszczać wkładki miesięczne i zasięgać informacyi lub wyjaśnień we wszelkich sprawach organizacyjnych. Zarząd.

Zarząd krajowej organizacyi kolejarzy „SAMOPOMOC“ W KRAKOWIE.

przyjmuje członków na następujących warunkach: **wpisowe 50 halerzy — wkładki miesięcznie 1 korona dla dekretowych 50 hal., dla prowizorycznych i robotników.**

Każdy z członków otrzyma 2 razy w miesiącu czasopismo zawodowe „*Nowy Kolejarz*“ bez osobnej dopłaty

Po upływie 3-miesięcznego uczestnictwa, każdy z członków ma prawo żądać od Stowarzyszenia pokrycia kosztów obrony prawnej w sprawach wynikłych ze stosunku zawodowego.

Członkowie którzy w sposób nie pozbawiający ich czci, środków do egzystencyi pozbawieni zostali, otrzymają jednorazową zapomogę w trzykrotnej wysokości włożonych przez nich wkładek, najmniej jednakże 20 koron.

Inne bliższe postanowienia zawierają statuty Stowarzyszenia, które po złożeniu wpisowego członkom doręczone zostają.

Stowarzyszeniem zawiaduje Zarząd złożony z samych kolejarzy.

Zgłoszenia przystąpienia należy adresować: »Samopomoc«, Kraków, ulica Szpitalna L. 7.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: W. Etgera Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu